

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS

1975 JAN. NO.139

1

●特集1975ヤマハ ●NEW  ナイト新発売



あけましておめでとうござります



ヤマハ発動機株式会社

取締役社長

小池久雄

日ごろ格別のお引立てにあずかり、厚くお礼申し上げます。

さて、ヤマハ発動機株式会社は、ことし創立満二十周年を迎えることになりました。ヤマハが今日の発展を見ることができましたのも、販売店みなさまのご支援のたまものと、深く感謝しております。この新しい年、一九七五年の幕開けに当り、一言ごあいさつ申し上げます。

ご承知のとおり、昨年は、オイルショックが引き金となったインフレと、総需要抑制策もからんだ不況が深刻化し、わが国経済界はもとより、国民全般にとつて多難な年でありました。

これまで順風満帆に進んでまいりました二輪車とても例外ではなく、相当厳しい状況におかれています。

こうした折りにこそ、ヤマハは、社会の要請に応えられる新しい技術の開発、インフレ下における生産コストの低減などに力をそそぎ、局面の打開のために立ち向つてまいります。エンジンの排出ガス浄化を目指して開発を進めておりますヤマハ希薄混合気燃焼方式なども、ヤマハの技術革新への熱意を示すものとして、評価をいただいております。

また、ヤマハでは、二輪車の楽しさや安全性の追求によつて、二輪車の付加価値の増大、いいかえれば売りやすい環境づくりを、より強力に推し進めてまいります。

とくに50ccバイクにつきましては、青空の下で健康的な生活をエンジョイするための新しい感覚の乗り物として、人々の生活の中に定着するよう、商品構成の充実やPRに力をそそいでいます。

二輪車、とくに小排気量車については、厳しい経済情勢の中にあつて、省資源時代に即した経済的な乗り物であるという認識が強まってきましたが、拡販には、以前に倍する努力が必要となつてまいりました。

販売店のみなさまにおかれましても、この現実をふまえた強い意識にもとづいて、計画販売の実践、商圏拡大のための活動等を積極的に展開していかなければならない時期を迎えられておると存じます。みなさまの繁栄なくしては、ヤマハの繁栄もあり得ません。共に協力して、一九七五年を実りある年にしようではありませんか。



●特集

1975 ヤマハ

バイクをつくり、バイクを販売する。私たちの、暮らしに密着した商売の社会的使命をつよく認識し、さらに大いなる繁栄へむかって挑戦を試みることこそ、今年、私たちが取り組むテーマです。

ヤマハからの報告

模索する新価格体系のなかで

見なおされた二輪車の価値

「肉が高いから、今夜はお魚だワ」「ネクタイよりも安い肌着セットをプレゼントしちゃおう」——インフレ時代

のなかで、家庭や職場でよく見かける光景ですが、比較的安い商品を求めるという「需要の代替え」が、一般消

費財のみならず工業用原材料や半成品まで産業界全般にまでまん延するようになると、コトは重大です。

いま、日本の経済は、その重大な局面に立ち向っているのです。狂乱物価期をほさんではば二年間、関連商品間の価格バランスが大きく変ってきました。この動きは、それぞれの商品の需給関係、ひいては日本の産業構造そのものにも甚大な影響をおよぼすでしょう。

さて、この経済変動が、目下、二輪車業界には有利な形勢裡に展開していることに注目ください。もちろん当業界も、資材不足とコストアップという全産業共通の苦

お客さまに

ご理解いただいた小売価格政策

二輪車の「株」が上ったとはいえ、総需要抑制策のもとで個人消費が大きくダウンし、ことに高額の耐久消費財に対して「買控えムード」の支配したことが、去年の販売店さまのご商売をやりにくくしたことは否めません。ヤマハでは、どう対処したか。商品価値ならびに価格の相対的変動、これは二輪車の商品群相互のあいだにも生じた現象です。「メイト級は出るが、大型車は売りにくい」多くの販売店さまの素朴な実感ではなかったでしょう。販売情勢の変化に即応し、皆さまが売りやすい

難は免れず、たびたびの価格改定を余儀なくされたのですが、しかもなお、昨年是一般消費者の方々から「二輪車は生活の『足』として、相対的に廉価な商品である」ということが認識いただけたのです。インフレ時代、省エネルギー時代の渦中において、生活感覚に変化が生じ二輪車の存在理由が見なおされ、支持されたこと——これは、私たちにとって、何にもまして特筆すべき大ニュースであり、本年の市場環境を把握する上に、最も重要なバロメーターとして取り上げるべき出来事でありましょう。

条件を急いで整えるべく、ヤマハでは、ヤマハメイトを販売主力商品に据えらるとともに、新しい生活感覚にマッチしたレジャーバイクの普及に力を入れる政策をとりました。かつ、適切な小売価格の設定を断行したのでした。さいわい、この政策は販売店皆さまに深くご理解いただくことができ、一般ユーザーのお客さまからも好ましい評価をもって迎えていただく結果となりました。おかげをもちまして、四十九年度の販売を大過なくしめることができました。

ひろがる販売力の格差

問われる販売店の企業意識

四十九年一月〜十二月の国内総出荷台数は約百十三万台と推定されています。前年の百十九万台に比して九五%の実績ですが、四輪乗用車、自転車、家電製品など他業界の状況と見くらべらるなら、堅調な数字であり、この混乱した経済界にあつては恵まれた業界、恵まれた商品であった、とささ言えるでしょう。

は許されません。お客さまに、二輪車の購買動機がハッキリと意識づけられるようになったのも、昨年の特徴でした。交通渋滞、駐車場不足でお手上げだから、通勤はバイクに変える「ガソリン価格が上がったから、業務連絡用に二輪車を採用」——シビアなメリット計算の上で立った「選択購買」なのです。

しかしながら、恵まれた環境に安閑と寄りかかると

率直に反省すると、経済高度成長が拍車をかけた「所



得水準向上」という上げ潮に乗って、座して待っていてもオートバイは月に何台か売れるという時代が何年間か続いて来ましたが、時代は変わった。昨年、一昨年の「モノ不足」や「価格高騰」の狂乱が、成長時代の「打ち上げ」であったようです。もう、需要の「自然増」に期待をかけることは望めません。店を大きく伸ばしたいのな

バイクのニュー・ライフ興る

S」の「個性化」と「多様化」へ

なぜ大排気量車が後退したのか。消極的理由としては、ガソリン問題やむずかしくなった大型二輪免許試験、さらには高校における乗車規制の影響をあげることができるとでしょう。しかし、本当の理由は、もつと別なところにあります。若者のスポーツ・レジャーに対する意識が変貌しつつあることです。たしかに、交通事情の悪化が長距離ツーリング、マスツーリングなどを若者たちから取り上げてしまった、という拘束条件も働いてはいませんが、彼らは、黙って我慢していたではありませんでした。若者たちは、いま、ミニバイクに注目し、新しいス

社会の信頼を受け

愛されるバイク・ライフを築く

私たちの暮らしに密着したバイク。さんさんと太陽の輝く広い自然にくりひろげるバイク・ライフ。

この素晴らしい世界を完成させるまでには、行く手にはなお数々の困難が待っているでしょう。

最後に、企業の社会責任という観点から、ヤマハが目下すめつつある企業努力の一端をお話し、確認し合っておくべき問題があります。それは「安全運転」となれば、もう一つの大きな社会的課題「公害防止対策」についてです。クルマの公害対策とは、いうまでもなく、ガソリンの無鉛化と排ガス規制にほられます。すでに国の政治的段階において討議が重ねられ、問題のあるもの

ら、販売の知恵、経営の知恵をひねり出せ！ 商売として、実は当り前のことが厳しく問われるようになったのです。すでに、販売企画力、営業推進力、サービス管理力の優劣の差が、何倍にも増幅されて販売店皆さまの実績台数に反映していることを、事実として認めないわけにはいきません。

スポーツ・レジャーの「芽」をそこに発見したようです。

従来の大規模な、長距離的なモーター・スポーツから、身近かなレジャー的スポーツへの方向転換。既成のパターンに自分たちの行動をあてはめるのではなくて、自らの行動そのものなからモーター・スポーツのパターンの編み出そうという欲求に眼を向けないと、若者たちの行方を見失ってしまうでしょう。「長髪族」といっても、よく見ると、ヘアスタイルは一人ずつちがう。ファッションと同様、若者のモーター・スポーツも個性化と多様化の道をたどっています。

については実施化へ一步を踏み出しているにも拘らず、なお未解決の技術的、経済的ボトル・ネックが業界での論議を白熱化させていること、すでに「承知のとおりです。二輪車に関しては、小エンジンであることから当面「規制」の対象からはずれています。だが、対岸の火事視で樂觀することは許されません。ヤマハでは、将来への布石として、この数カ年低公害エンジンの開発に技術陣の精鋭を投入してきました。成果の一部は、昨年十一月内外ジャーナリズムの報道するところとなりましたが、技術の完璧を期して、現在も引き続き研究開発に取り組んでおります。

「天気の良い日はバイクに乗ろう」

このキャンペーンをさらに発展させ、販売店さまとお客さまの暮らしの触れ合いの「輪」をひろげていく。これが本年度の、販売の基本です。新しいバイク・ライフの創造が、今はじまったのです。

ヤマハ販売店さまへの提言

50cc需要に計画性ある販売をめざそう

「輪車に対して一般の関心が高まったが、しかし、家庭の財布のヒモはまだまだ固く締められています。せっかくの好機は見逃さず一人でも多くのお客さまを見出し、マイナス要因に対しては、あくまでもお客さまに納得いただける回答ができること。お客さまの欲求にえられる販売、お客さまに責任ある態度で向える販売、これの実現が今年の販売店さまの最大課題であるはずですが、前者の「お客さまのニーズに応える販売」について考えてみましょう。ニーズに応えるとは、つまり、ベテランにはベテランの、初心者には初心者向けの商品とサービスを用意することです。お店の販売政策に合致した、的確で豊富な品ぞろえとタイムリーな販売のプロگرامが物を言うのです。販売店さまの販売企画をバックアップするため、ヤマハでは「ヤマハ原付免許教室」「ヤマハらくらく点検サービス」「ヤマハ展示試乗会」の三大販売プランを、装いも新たな「75年ヤマハ三大キャンペーン」として打ち出しました。「天気の良い日は

バイクに乗ろう」キャンペーンを、やる気十分の販売店さまとがっちり手を握って推進するという基本戦略の具体的展開策にはかなりません。

さらに、お客さまがバイクをお求めになりやすい環境づくりの一環として「ヤマハオートローン」ならびに今年新登場の「ヤマハらくらくクレジット」の普及にも全力を集中してまいります。

もうお気づきになっていると思いますが、いまや販売は「販売のシステム」で勝負する社会となりました。待つのではなく、システムの販売体制をもって「打って出る」商売へ。それは、メーカーにも販売店にも、果敢な方向づけと綿密な計画があって、はじめて実現可能です。今年も、50cc需要が販売のベースを形成するであろうことは確実ですが、お客さまの購買動機はより明確になり、それだけ一層多様化しています。昨年の売上台数のうち約半分が新規のお客さま。しかも、その半分は四輪乗用車のオーナーで占められていた。こういう現象が、



全国多数の販売店さまから寄せられたレポートに認められるようになりまして。お客さまがオートバイに期待する「足」の性格が、問題なのです。お客さまがどんな商品求めて来られたのか、きめ細かく観察し的確に答えられなければなりません。

では、具体的にどのような商品がどのような購買意欲とマッチして、今年の販売が展開されることになるか。若干の予測を試みてみましょう。

まず第一に、経済的で手軽な「家庭の足」として、やはり五〇ccバイクがお客さまの関心をとらえます。やはりメイト、そしてチャピイのようなファッション商品が注目されることでしょう。

第二は事業所、商店などの業務用です。ここでも、経済性と実用性の高いYBシリーズ、メイトシリーズが歓迎されるはずです。

第三に十六、八歳の高校生諸君。免許制度と通学規制の両面から制約を受け、低排気量車への傾斜を一層明確にするでしょう。しかも、彼らのスポーツ・レジャー志向にマッチするものとして、MR、RD、GTといった車種に焦点が絞られます。

地域社会に密着したインストラクター精神を

大衆社会の成熟化とともに二輪者の存在価値がさらに高められようとしている時、私たちの業界に対して販売面で責任ある態度を要求する世論も高まっています。クルマを売るのはない、クルマの社会的効用を販売するのだという業界人の自覚が、いまこそ強く要望されるのです。高校生を中心とした大排気量車の事故、都市における「暴走族」のセンセーショナルなニュースなどが私たちの心痛の種となっていることは事実です。

ヤマハでは「安全運転社会」の達成を目指してメーカー責任を果すべく、販売店皆さまとも大同団結して、対応策を打ち出しています。なんといっても、地域社会においてユーザーと直結して働く販売店さまの参画が、安全運転啓蒙活動に最大の効果をあげること、疑いありません。

第四に若者のモーター・スポーツに対する意識の変化が、購買面にどう反映するかを考えなければなりません。身軽に乗りこなすことのできるミニバイクが、彼らの心をまっ先にとらえるでしょう。トライアル……新しいモータースポーツも定着しようとしています。GT、チャピイ、トライアル車などが脚光を浴びることでしょう。販売店さまがお店の個性をハッキリ打ち出すこと、また、それに合った十分な品揃えをおこなうことがお客さまをまちがいに自店に案内できる第一のポイントです。お客さま、日に新たなり、です。きわめて流動的な需要をしっかりと把握し、自らの商圏をコツコツと育てていくための手だてとして、忘れてはならないことがもう一つあります。それは、お客さまへのアフター・ケアとその維持管理。いわゆる「ユーザー管理」こそ、「購買動向の把握」とともに、計画販売の双壁をなすものです。昨年来、二輪中古車市場が活況と品薄を呈していることにお気づきでしょうか。その大半は四輪乗用車のユーザーです。購買動向をキャッチしユーザーをフォローする対策がないとすれば、お客さまを新車購入の最有力の見込客として自店に結びつけることは覚束かないのです。

まず販売店皆さまが一人残らず「安全運転指導員」の資格を得てくださることが基本ですが、店頭においても、お客さまの身体と技量にマッチした適正車種をおすすめすること、日常の仕業点検のやり方を的確に教えること、はじめてバイクに乗る方には手を取って乗り方指導をしてあげること、これら日々の地味な活動の積み重ねが、大きな実りをもたらすことと確信いたします。安全を販売するヤマハ。このモットーにたがわぬよう、今年も安全運転推進委員会、安全運転普及協議会といった公的組織への協力を惜しまぬと共に、独自の体制固めを急ぎ、この問題に対処してまいります。販売店皆さまにおかれましても、安全こそが健全な「輪車普及の母胎」であることをいま一度ご確認いただき、「わが町のインストラクター」として活躍くださるようお願い致します。

■ スポーツシリーズ



ヤマハスポーツRD50

数ある50ccバイクの中でも、最もスポーツ性ゆたかなロードモデルが「RD50」。なめらかな出力特性をもつトルクインダクション方式のエンジン、ダブルクレードル構成のフレーム、そして50ccバイクにあっては唯一のオイル・ディスクブレーキの採用など、高級なメカニズムは大きなセールスポイントです。

ヤマハスポーツRD90



吸気孔にリードバルブを設け、吹返しをなくすと同時に一次圧縮を高め、さらに掃気の働きをも兼ねる（7ポート）トルクインダクション方式の2サイクルはヤマハ独自の技術。「RD90」はこれにより非常になめらかな出力特性をもち、軽快な走行性能と経済性で幅広いお客さまにおすすめできる商品です。

天気の良い日はバイクに乗りたい

「バイクのある生活」から、人びとのふれあいの輪がひろがる
50ccから750ccまで

スポーツ、トレール、トライアル、ミニ、チャビイ、ビジネス、メイト、さらにヤマハ独自の市販レーサー群。

2サイクルがある、4サイクルがある。高性能、高品質に裏づけられた、この豊かな商品群で、75年ヤマハは、バイクのある新しいライフスタイルづくりをめざします。

バイクが本来もっている手軽さ、爽やかさ、楽しさ、便利さ……など魅力ある特性を、ひとりでも多くの方がたに知っていただき、お客さまの健康で明るい生活づくりに、この豊富なラインアップでお応えください。

ヤマハスポーツTX500



D・OHC、8バルブという4サイクル最高のメカニズムをもち、独自のバイブレス・システムで振動を抑止。ツインの長所を最大限にひきだしてスリムなライディング・ポジションを確保し、敏しような走行性能をもたせた高速ツアラーです。始動はセルで、1Cレギュレータをもつのも本車の大きな特長です。

ヤマハスポーツRD125



限定二輪の免許で乗れる最上級のスポーツモデル。トルクインダクション方式のツインはビックアップのよさで群をぬき、シャープな走行感覚が楽しめます。このクラスずいーのパワーと、ダイヤモンドフレームが生み出す軽量な車体重量、適切なギヤ・レシオの5速ミッションをお客さまによくご説明ください。

ヤマハスポーツTX650



ビック・ツインながら、気どらず乗れるタウンバイク的な身近かさで、バイク・ファンの心をひきつけているのがTX650。ネオクラシック調のデザインは、年齢を問わず持つ人を大人にみせる魅力を備えています。数々の充実した安全装備に加え、ビック・バイクとしてすぐれた経済性は大きなセールスポイントであります。

ヤマハスポーツRD250



基本設計を市販レーサーにおくRD250はヤマハ伝統のスポーツモデルを代表して世界に多くのファンをもつ好評の商品です。とりわけ、軽量、スリムな車体構成から生れる取りまわしやすさ、低いシート、深いバンク角は、パワフル・ツインと共に女性や、大型二輪入門のお客さまに支持をうけるものです。

ヤマハスポーツTX750



乗りやすいツインに独自のバイブレス装置を組合せ、マルチと同等のなめらかさをひきだし、独自の存在を印象づけているTX750は中速域での追越し加速が強力なことで、いっそう乗りやすい750となっています。さらにランプ系統、ブレーキ系統など、すぐれた数々の安全装備も本車の大きな特長です。

ヤマハスポーツRD350



走りにかけては、まずひけをとらない最上級の2サイクル、スポーツです。十分にゆとりあるパワーと6速ミッション、低重心、すぐれた剛性のダブルクレードル・フレーム、熟慮したサスペンション・バランス、強力なブレーキ、これらが生み出す抜群の操縦安定性はとくにコーナリングにおいて定評があります。

■トレールシリーズ／トライアル

ヤマハトレールDT250



トレールはヤマハ、の代表車種。トルクインダクション・エンジンは6枚リードバルブを得て、低・中速から高速域までゆとりある出力特性をもつ。基本設計をMX 250において、徹底したオフ・ロード走行の設計は、低重心、絶妙な前後輪荷重、サーマルフロー付リヤ・クッションにその特徴を見出せます。



ヤマハトレールMR50

ちょっぴり野性味を求めて、ワイルドに、ダイナミックに走り込む感覚を大切にするお客さまにはうってつけの商品がこの「MR50」。トルクインダクションのエンジンは、最高出力をわずかにおさえて中速域でのネバリを増した設計で、お客さまの期待に応えます。別にモトクロスサーキットの用意もあります。

ヤマハトレールDT360



もっとも強力なビッグ・トレールが「DT360」の決め手。しかも単気筒大排気量エンジンにありがちな始動時の扱いずらは、キックと連動して働くデ・コンプ、自動進角装置、CDI点火のきめ細かな設計で解消。パワー、パフォーマンス、すべてにおいてビッグながらスリムな車体構成で乗りやすさは格別です。

ヤマハトレールDT90



バイクの世界に「トレール」のジャンルをきりひらき、「トレール」はヤマハ、の時代を定着させた名車「DT1」の血筋をひきつぐトレール入門モデル。オフ・ロードからオン・ロードまで、巾広い適応性を備えた走りやすさは、マルチ・ユースを求める若いお客さまの志向を適確にとらえての設計です。

ヤマハトライアルTY250J



いま急速に人気をかためているトライアルをリードする本格派マシンが「TY」。名手ミック・アンドリュウスの豊かなトライアル経験を設計のすみずみにまで生かした「TY」は、単にトライアル競技ばかりでなく、バイクを自在に操る楽しさを広めて新しいバイクファンをつくりだす自慢の商品でもあります。

ヤマハトレールDT125



自然を求めて林道ツーリング。そんなトレール・ランを快適に生みだす実力派が「DT125」の身上。しかも、オン・ロードでの使いやすさもまた格別。ヤマハ独自のセンターアップ方式の排気系は、スリムな車体にさらにすぐれたライディング・ポジションをつくりだして、マルチ・ユースの期待に応えます。

■チャピイシリーズ ■ミニシリーズ



ヤマハチャピイLB50 II・A(II・H)

若い世代のニューライフに密着したファッションナブルなファミリー・ユースのクルマ、それが「チャピイ」です。女性にも乗りやすい設計で、四輪オーナーのセカンドバイクとしても大いにすすめていただける商品です。便利なオートマチック式(II・A)と、機能的なハンドクラッチ式(II・H)とがあります。



ヤマハミニGT50

町中を走って高い実用性を発揮し、郊外に出て大きなスポーツレジャーを生み出すオールランドプレーヤー「ヤマハミニ」。中でもGT50は、普通免許でも乗れるミニ・サイズのユニークなバイクとして、チャピイと並ぶマイバイク時代のエース商品です。カラーリングを一新してまた一段と人気がでています。



ヤマハチャピイ
LB80 II・H(II・A)

ゆとりのパーソナリティバイク「チャピイ80」新しい感覚のファッション性、デザインが作り出すマイバイク時代のトップ商品の一つです。とくに80は、80ccながら一人乗り。余裕を持って一人で走りたい—そんなお客さまにどうぞ。50cc車同様、LB80 II・AとLB80 II・Hがあります。



ヤマハミニGT80

小さな車体に、大きな魅力。GT50とならんで「GT80」は、初心者にもなじみやすいミニサイズながら、タフでネバリつよいエンジンを持ち、うでの確かなベテラン・ライダーさえも一目おくりっぷりをみせて、都会地で、郊外で、実用に、レジャーにと大活躍。とくに若いお客さまの関心の高い商品です。

■ビジネスシリーズ ■メイトシリーズ

ヤマハYB50



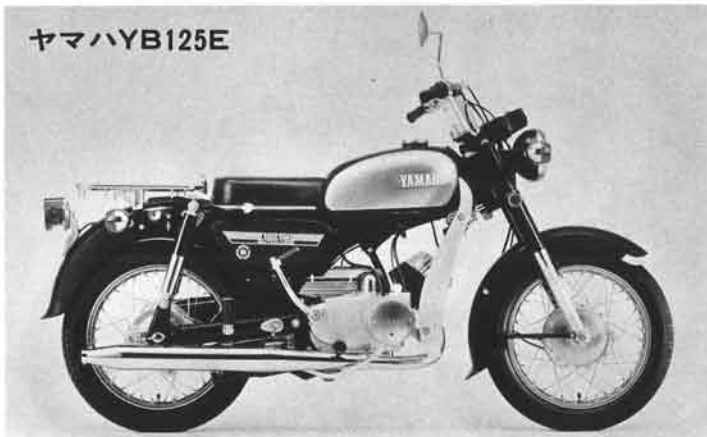
始動性がよく、取りまわしがらくで、長持ちする。これがビジネスモデルの大きな条件の一つですが、加えてスタイルのよさ、経済性のよさ、乗りやすさで、定評を得ているビジネスシリーズのロー・コスト車がこのYB50、です。あらゆる用途に、自信をもってお客様におすすめていただける代表的商品です

ヤマハYB90



合理的な設計の頑丈なプレス鋼板フレームに、ネバリづよさと耐久性で定評を得ているロータリーバルブ式2サイクルをのせたビジネスモデル。その中で、性能的にもっとも売やすい機種がこのYB90、といえます。免許は限定二輪となりますが、2人乗りでもまだ余ゆうある出力特性はやはり90cc車です

ヤマハYB125E



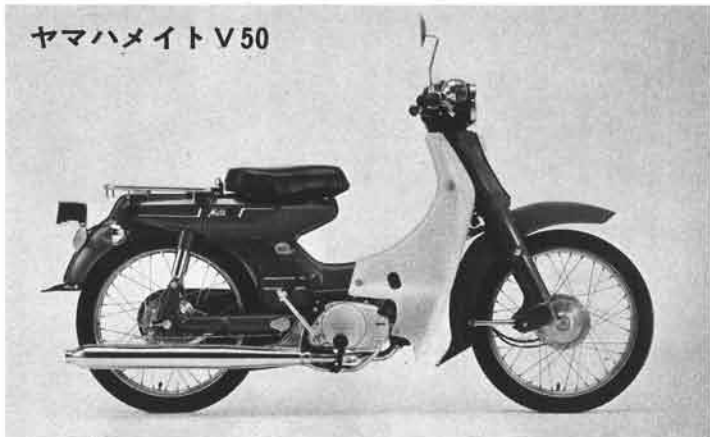
もっとも充実した装備をもつビジネスモデルがこのYB125E、です。始動はセル・キック併用式で、ゆとりあるパワーは扱いやすいロータリー式4速ミッションとのセッティングもよく、経済性もまた優秀です。らくに足が地につく低いシート高に加え、重荷をのせても安定のよい走行性は大きな特長です。



ヤマハメイトV50D

新春から新登場のメイトは、姿かたちこそ大きな変化はありませんが、乗りやすさ、使いやすさをより確かなものへと大きな向上を図った新設計の自信作です。とくにチェンジショックのなさ、音の静かさ、振動の少なさで格段の性能アップが果されています。らくらくずくしの新設計、これがメイトの合言葉です。

ヤマハメイトV50



メイトシリーズは50cc、70cc、90ccのラインアップがありますが、もっとも売やすい価格をもつのがV50、です。省力化がとくにつよく叫ばれているいま、業務用としての実用価値をますます高めて新登場のらくらくメイト、は、お店にとってはまた有力な商品となるものであり、その期待に応えました。

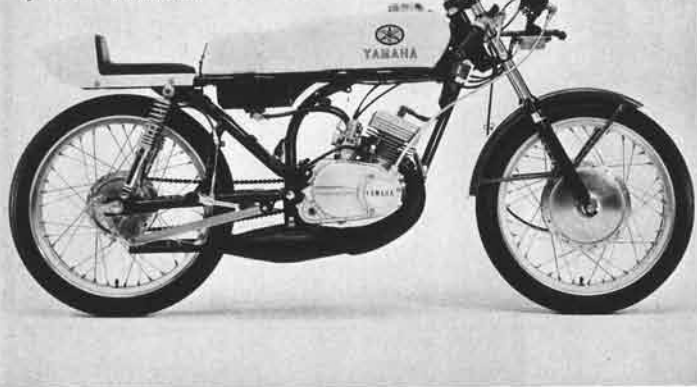
■モトクロス／ロードレーサー

ヤマハYZ250



ずばり決め手は「ヤマハモノクロスサスペンション」。モトクロスとして、技術面でいまでも重要なテーマとされているリヤ・クッションに、まったく新しい技術開発を果して登場した「YZ250」は、ワークスマシンの最先端の技術を受継いだものとして、その市販が高く評価されているものです

ヤマハTA125



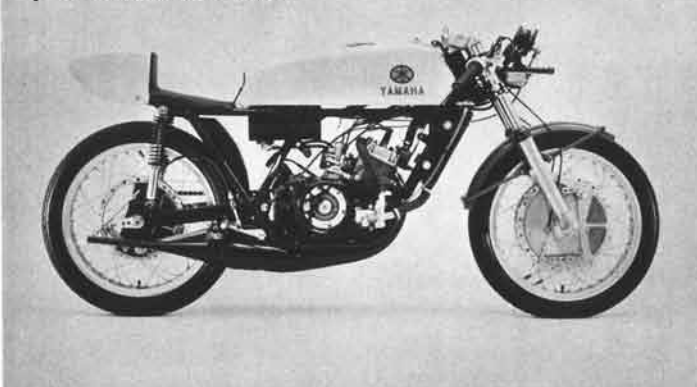
ロードレース入門のヤングからインターナショナル、さらには世界GPに至るサーキットに新しいヒーローをつくる軽量級ビカーのレーサーが「TA125」。24PS以上のホットなパワーユニットを抱く車体は、重量81kgという身軽さで、世界のロードレース界に次々と新しい記録を生みだして注目を集めています



ヤマハMX90/MX250

「MX90」、「MX250」は、ともにモトクロス入門のモデルとしておすすめできる完成品です。しかしその内容は、ライダーのうで次第で飛躍的にアップする実力をもたせた設計となっています。パワフルなトルクインダクション・エンジンをはじめスリムな車体構成のすみずみに、実戦の経験が生きています

ヤマハTZ350/250



350cc級では2年連続、250cc級では実に5年連続して世界GPを制覇した無敵の市販レーサー。世界のサーキットを舞台に鍛え、磨きぬかれたその実力は、国内外において高く評価されており、全巾の信頼がおかれていることは圧倒的な出走率がよく示しています。技術のヤマハを象徴する代表的な商品です。

ヤマハYZ125



ピーキーな出力特性をカバーして、乗りやすさを一段と増しているトルクインダクションのエンジン、激しいショックに耐え、確実に路面をグリップ、ビッグパワーを大地に伝えるサーマルフロー付リヤ・サス、そして低重心、重量配分にすぐれたダブルクレードルフレーム。やはり「YZ125」は実力派です

メイトが 変わった!

- 低・中速でさらに力を増したエンジン
- 驚くほど小さいチェンシヨック
- 騒音、振動も大巾に減少
- 格段に向上した乗車フィーリング

走り出したその瞬間に「うむ、ヤマハやるナ」の実感があなたの五感を新鮮にかけめぐるはずです。新発売「ヤマハメイト50新型」は見た目以上にもりだくさんの新設計でさらに一段と優秀な商品に仕上げました。販売店さま社長ご自身が「そしてお店のみなさま全員でらくらくづくしの新設計をお確かめください」

“走りさわやか NEW ヤマハメイト”の新しいカタログはもうお手もとに届きました。たてしよか。

このたび新発売の「ヤマハメイト50新型」は、姿かたちこそ目立った変更はありませんが、その内容は文字どおり一新したもので、従来にも増して大きな自信をもってご商売いただけるものと仕上げてあります。

乗りだしたその瞬間に、新型の感触を伝えるものとして、エンジンの力づよさ、スムーズさ、そして殆んど問題とならないチェンシヨックの減少にお気づきになることでしょう。パワフルなエンジン、スムーズな回転のつき、これはギヤ・チェンジし、スピードの増減を重ねることで、さらに新型の実感がつよめられるはずで。

ハンドルグリップ、フートレストからの振動、排気音についても、格段に向上した減少ぶりをお確かめください。

取回しのよい前輪ブレーキワイヤー、大く

くなった後輪ブレーキペダル、その形状は安性の高いフランジ付です。操作性のよいフラッシュスイッチが右グリップについているとはとくに業務用のお客さまへの大きなセー

ルスポイントです。グリップ左右のホルダー部も肉厚が増され、より頑丈なものとなりました。もつとも使用のほげしいキッククランク、サイドスタンドは、それぞれ補強対策が組込まれました。さらにリヤ・キャリア、メインスタンド、フートレスト、エンジンブラケットも特別に強化してあります。

そのほか細かなところでは、オイルタンクを容量アップ（12ℓ）注入孔を大型化、オイル補給を容易なものとし、オーバーフロー対策を施しました。ワイヤーハーネスは電線サイズをアップし、取回しを改善してトラブルの絶無を期しています。錆防止のサイドカバーノブ、ダストカバー付のフロントホイールハブ、調整代を増したチェーン引き、左ネジの右バックミラー等々の採用、ならびに見やすいオイル点検孔、重宝なヘルメットハンガ

ーの新設も、この新型の特徴です。

ついでエンジンとフレーム関係。2サイクル・リードバルブ・エンジン、プレス鋼板フレームの構成は変わりませんが、エンジンは冷却フィンを大型化して冷却効率を高め、クランク室形状を改良すると共に、キャブレターのセッティングを変更、エキゾーストパイプ、マフラーも新型として、低・中速域での性能向上を果すと同時に登坂、積荷時の連続走行など、苛酷な使用においての持久力、すなわち性能の安定化を格段に向上させています。いっぽうクランクまわりの強化、往復質量の軽減、オイルシールの充実度を高め、耐久性の増大を図りました。

さらに、実質的な燃料消費量、オイル消費量の経済性を大巾に向上させました。節約の時代から、この経済性の向上はお客さまへの大きなセールスポイントです。またらくらくライディングを引きだす自動遠心クラッチは変速主軸に設置し、クラッチ

容量を増大すると共に、チェンシヨックの減少に徹底した設計としています。

フレームについては、断面係数をあげた設計で剛性を増し、衝撃に対しての強度をひきあげています。またフレーム内にこもる音の防止にもつとめ、さわやかな感覚で走行を楽しめるよう配慮しました。

このように、「ヤマハメイト50新型」は姿かたちでは大きな変化はありませんが、従来の人気をさらに確かなものとするために、数々の新設計がもりこまれていくものです。どうぞ、この点を販売店さま社長ご自身が「そしてお店の全員の方が正しくご理解のうえ従来にも増して大きな自信をもってご拡売くださるようよろしくお願い致します。」

折から節約の時代が進行しています。省資源、省エネルギーが叫ばれているいまこそ、ほんとうに真価のある商品で、お店の基礎をゆるぎないものとしてください。「ヤマハメイト50新型」は、お店のお客さまに大きな満足感をあたえずにはおかない新商品です。

らくらくづくしの新設計

ニューらくらくメイト新発売

ヤマハメイトテラックスV50D

●ハイスパークルグリーン(V50D)



ヤマハメイトV50

●マージブラウン(V50)



●セージブラウン(V50D)



●コサックグレー(V50)



●コサックグレーメタリック(V50D)



●アロマグリーン(V50)



V50DとV50との外観的な相違点は塗装色のほか、ハンドル仕上げ、フラッシャー、テールランプ形状、フロントキャリア装備、ヘルメットハンガー、サイドフレクター、フロントパネル、エンブレムなどとなっています。

ニューらくメイト新発売

ショック●騒音、振動も大巾に減少●格段に向上した乗車フィーリング



は左ネジ取付とし、前方、業務用の要望に応えた。取回しに対する切欠きを右



タンクは容量を1.2ℓにアップ。オイル缶からそのまま補給が目分で分かるオイル量点検取扱いの便利さを増した。オイルブリーザーを注入孔よ防止を図り、汚れのないものも装備(V50D)してある。



ムパネル右側を型改良してリアの荷台取付部は補強、左右のサイドカバーノブをカバーするものとし鑄付し、乗車フィーリングを高式。フルケースにカバーさ調整代を大きくとっている。



角型で大きくなったフラッシャーランプを装備したV50D。



毎分6000回転で4.5馬力の最高出力をもつ2サイクル・リードバルブ式のエンジン。冷却効率を高め、低・中速時における性能をアップ、苛酷な使用条件における持久力を増したほか、ガソリン、オイルの消費量を大巾に低減、振動、騒音の減少に著しい成果をあげている。また始動性もさらに向上させた。

これらは冷却フィンの大型化による冷却効率の向上、クランク室形状変更による一次圧縮の改善、ピストン、コンロッドなど往復質量の軽減、クランクまわりの強化および精度の向上、オイルシールの改善、オートループポンプの改善、キャブレターセッティングの変更、エキゾーストパイプおよびマフラーの改善、ラバースタンプ方式のエンジン支持、すぐれた防水性のプラグキャップ、その他の新設計による。

らくらくづくしの新設計

●低・中速でさらに力を増したエンジン●驚くほど小さいチェーン

ヤマハメイト50新型諸元表

★V50D<V50>

全長	1840mm
全巾	645mm
全高	1005mm
シート高	730mm
軸間距離	1170mm
最低地上高	130mm
乾燥重量	75kg<74kg>
舗装平坦路燃費	90km/ℓ (30km/h)
登坂能力	19.5°
最小回転半径	1800mm
制動停止距離	7.5m (35km/h)
エンジン	2サイクルリードバルブ
気筒数・排気量	単気筒・49cc
内径×行程	40×39.7mm
圧縮比	6.6:1
最高出力	4.5PS/6000rpm
最大トルク	0.54kg-m/5000rpm
始動方式	キック
点火方式	フライホイールマグネーター
燃料タンク容量	4.5ℓ
オイルタンク容量	1.2ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)
バッテリー容量	6V4AH
バッテリー型式	6N4-2A-2
発電機種類	フライホイールマグネーター
発電機型式	F11-L43(日立)
点火プラグ型式	B-6HS, M46W
キャブレター型式	VM14SC
エアクリナー型式	濾紙式
一次減速(比)	ギヤ(3.578=68/19)
二次減速(比)	チェーン(3.076=40/13)
クラッチ	湿式多板自動遠心式
変速機	3段ロータリー/リターン併用式
変速比1速	3.250=39/12
変速比2速	1.812=29/16
変速比3速	1.200=24/20
フレーム型式	プレスバックボーン
キャスト	63°
トレール	80mm
タイヤ寸法(前後)	2.25-17-4PR
ブレーキ(前後)	機械式ドラム防塵防水式
懸架緩衝方式(前)	ボトムリンクオレオ
懸架緩衝方式(後)	スイングアームオレオ
ヘッドランプ	6V15/15W
テール/ストップランプ	6V3/10W
フラッシャーランプ	6V8W
マーカーランプ	6V5W
パイロットランプ	6V3W



V50Dのハンドルまわり。グリップホルダーは肉厚を増し、より頑丈なものとしたほか、右バックミラからの衝撃があればゆるむ方式として安全性を増した。またフラッシャースイッチをアクセル側に移し、フラッシャーリレーはフロントフォークからフレームに移し、フロントフォークのワイヤーハーネスのから左に変更して電線のサイズも太くして安全性を増してある。



変速は自動遠心式クラッチと組合せの3段。操作はリターン式、ロータリー式のどちらにも変えられるメイト独自のもの。シート式のチェンジペダルの踏面は安全性を考慮してフランジ付としてある。またクラッチはクランク軸から変速主軸に移し、チェーンショックを殆んど問題としないまでに減少させ、乗車フィーリングを格段に向上させた。フートレストも4点支持に強化、またサイドスタンド、メインスタンドの支持も強化してある。



フレームに内蔵されているオイルタンク、注入孔を大きくしてオートループ給できるようにしたほか、外部から検孔をフレーム中央部の左右に設け、またオイルタンクの形状を改め、より高位置においてオーバーフローのとした。新たにヘルメットホルダー



キッククランクはオーバーハングをなくし、セレーションを高周波焼入れすると共に、締付ボルトも強化、もっとも使いのほげしいキックまわりの耐久性を高めた。またブレーキは前後輪とも防塵防水式で、ブレーキペダルは踏面を大型化し、フランジをつけて安全性を向上。また前輪ブレーキのワイヤーは取回しを改善、前輪ハブの車軸部にダストカバーを追加し、防塵防水性を高めて、ハブベアリングの耐久性を格段に向上させている。

プレス鋼板製のフレームは、フレア断面係数をあげ、剛性を高めた。ま板を追加して耐久性を向上したほかは、クランプ形状を改良してナットの防止を図った。シート形状も改良している。燃料コックは好評の負圧



おめでとう ヤマハトライアル仲間

'74全日本選手権 ジュニア部門 チャンピオン

近藤 博志 (こんどう ひろし)



●神戸市兵庫区東出町3-212 ●昭和23年3月10日生れ ●独身 ●木の実レーシング所属 ●趣味はモータースポーツ





49年11月23日、神奈川県津久井郡早戸川で行われた「第2回全日本トライアル選手権大会」で、「TY」に乗ってジュニア部門に出場した近藤博志選手は、15セクション2ラップを失点12、クリーン数24のみごとな成績をおさめてベストクリーン賞を得ると共に晴れのベストパフォーマンスに輝いた。

「モトクロスも経験すれば、ロードレースで優勝の感激も味わった。一時は四輪メーカー系のクラブから誘われてスポーツツーカーで鈴鹿をビュンビュン飛ばしたこともある。

しかし、いま思うことは、バイクに乗っていて本当によかったということ。それをつくづく感じさせてくれるのがトライアルです」

免許年令に達する前に、中古のバイクを求めてこれを分解。部品交換して独力で組上げたというエピソードをもつ近藤博志。中華料理屋さんの次男坊として神戸に生れ、神戸に育つためつばう乗物好きのお坊ちゃん、バイクの世界にとびこんだのは16才のときであった。この頃ようやく一般に普及されてきたモトクロスが彼のレース歴の第一歩である。

MFJ主催の「第一回加古川モトクロス大会」がそのデビュー戦で、初陣ながら90ccクラスに2位を得たというから立派だ。

そして、やがて神戸の名門クラブ、木の实レーシングに籍をおき、モトクロスに、ロードレースにと乗りだす。四輪にも乗った。

そんな彼がトライアルに出くわしたのはほんの偶然的出来事からだった。73年鈴鹿耐久レースをひかえて、チームメイトの毛利良一と浜松にレーシングスーツの発注に出かけたとき、ヤマハの社員に誘われて「ミック・アンドリュウスのトライアル講習会」に顔を出したのである。

「驚きました、あのときは、ドギモをぬかれた思いでした。トライアルという言葉はなんとなく知っていましたが、バイクに乗るセンスのないのがやるものとはばかりきめていたので、こんなバイクの世界があるものかとお新鮮なショックをうけたものです。天竜川あのゴロゴロとした河原を、上に下に、右に

左に、思いのままにバイクをコントロールして走破するテクニク。見ていて、なぜか身体がジーンと熱くなってきたものです」

近藤博志は、このときロードレースでジュニアのチャンピオンを手中におさめられる位

すばらしいバイクの世界 すばらしい“TY”に万歳

置にいた。しかし、ミックからうけたショックは大きく、すでに心はトライアルへとむいていたという。

「一日のトライの遅れが、どうしても我慢できなかったのです。果して、あそこまで人間がバイクをコントロールできるものなのか

どうか、当時はテクニクがまったく分かっていなかったのですが、なにがなんだかさっぱりつかめなかったのですが、一年待つては遅れてしまふ、いずれトライアルは大きなスポーツの柱になるということが、なにか私をせき立てて、ロードのチャンピオンを棒にふるって、いまはじめなければ遅れてしまふと、それからトライアルの世界に入ったのです」

こうして、近藤博志のマシンはHT90改造のロードレーサーから「TY」へと変った。

「トライアルの魅力、それをひと口でいうのは大変むずかしいことだけど、無限の可能性を秘めたスポーツといえるでしょう。練習していても、次々と新しい出来事を学べる。もちろん、その大半のことが、日常の安全運転にも役立ちます。濡れた路面を安全に走るためのアクセルのあけ方など、路面を読みとる能力を含めて、いろいろとあります。

バイクは飛ばすだけのものではない。いかに適確にコントロールし、バランスをとるかにこそ、スポーツとしてのつきぬ魅力があるといえるでしょう」

トライアルを始めて一年半、みごと全日本トライアル選手権ジュニア部門のタイトルホルダーとなった近藤博志は、ことし75年はエキスパート部門への昇格となる。そして、昨年の大会をふりかえり、さらに技術の向上を求めて余念がない。

「TY」を得て本当によかった。私のような小さい身体のものが乗りこなせる。ここに「TY」のよさがある。大先輩、ミックさんがいつてましたが、よいトライアル・マシンをもつことがトライアルをいつそう楽しいものにする。この言葉がよく分かります」

近藤博志と「TY」の活躍に期待しよう。

輪がひろがります

二の高校生も参加して



昨年のオートバイの国内出荷台数をタイプ別に見ると、レジャーバイクが前年より四・九%もふえています。また、スポーツ、トレールタイプも、内容こそ大型車から小型車へと移行していますが、台数は前年より三・五%ふえているのが注目されます。

このことは、五〇cc車を中心とした手軽なスポーツレジャーが、上昇気運にあることをうらづけています。

オートバイの世界はバランスの世界。乗るだけで、心うきうき、スポーティな気分になります。こんな乗り物が、ほかにあるでしょうか。

くらしにバイクを取入れて、豊かな気分を

オートバイの特長は「楽しさ」です 身近かな「SL」を育てましよう

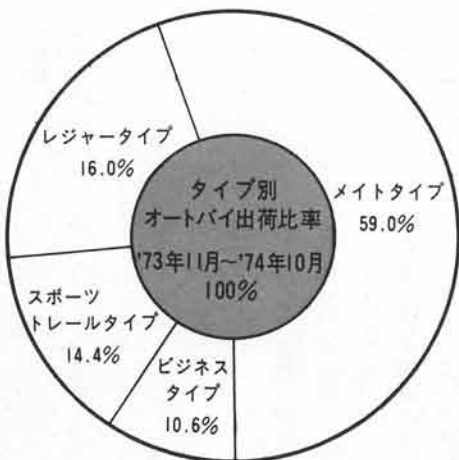
ヤマハが、フレンド店の皆様とご一緒にくりひろげてきたSL活動は、スポーツレジャーの裾野を大きく広げました。

全日本選手権モトクロス、ロードレース、トライアルでは、セニア・チャンピオンから初参加のヤングまで、層の厚い選手が育っています。

一方、ラーリングやミニバイク運動会などだけでも気軽に参加できるスポーツレジャーも、着実に、あなたのお店のまわりに根をおろそうとしています。

SL活動は、オートバイの需要をつくる活動です。お店のお客さまをふやす、豊かな土壌をつくる仕事です。

安定した需要のもとに、堅実な売上げ増加を図っていくために、お店のまわりから、SLの輪をひろげていきましょう。



楽しむ、こんな「生活感覚」が、いま育っています。

飛躍の年に —スポーツ界

いっぽう、ヤマハSL活動の中でも実戦志向のお客さまを中心に各種教室やシリーズ戦が行なわれていますが、こうしたお客さまやお店をとりまく75日本のモータースポーツ界はどう動いているのでしょうか？

昨年一年間、混とんとした世情の中にあっても「健全なモータースポーツの世界」は、着実な歩みを示し、多くの人々の支持を得ました。試練の一年を越えたこととは、さらに大きな飛躍がうかがわれています。

「健全なモータースポーツ」の火はいつの時代にも燃えつづけます

その傾向のひとつの表われが、着実な参加者数の増加です。

MFJ（日本モーターサイクル協会）がまとめた昨年のデータでは、日本のモータースポーツのひとつの主柱となっている全日本選手権モトクロスシリーズへの参加者数は、ノビス部門が除かれた昨年、一レース平均一三〇人、二二六台。

これは、一昨年・73年のジュニア部門以上一二八人、二二八台とほぼ同じで、「節約」の74年を考えれば決して暗い数字ではありません。

これは、ロードレースにおいても同じで、一部マニアのものと考えられがちなロードレースでも二〇五・六台という平均参加台数を数えています。

しかも、MCF AJ（日本モーターサイクルクラブ連盟）の各シリーズ戦では、平均四百台にのぼり、いずれの場合も増加の多くはノビス、ジュニアなど明日のヒーローをめざして情熱を燃やす若者たちであることを考

えれば、日本のモータースポーツの今後は、きわめて明るいといえるでしょう。

「健全なモータースポーツ」の火は、いついかなる時代も燃えつづけることを裏づけたこのことは、同時に安全に、楽しく若者たちを

SLからレースへ、ひろがるモータースポーツの輪

こうした飛躍の兆しとして受けとれるのがことしのMFJ、MCF AJにおけるモトクロス、ロードレース、トライアル三つの選手権シリーズの大会数の増加です。

特にMFJの場合は、全日本選手権モトクロスが、恒例の第一戦谷田部大会から、十二戦が生まれ、北海道から九州まで日本全国を巡るのをはじめ、ロードレースに至っては、例年の六戦が一挙に九戦のシリーズ戦に増えています。

この中には、「開催地を増やし、愛好者を増

モータースポーツの世界に導いたヤマハSL活動についても大きな評価を集めました。堅実なSL活動が、大きなモータースポーツの輪をひろげ、それが再びSL活動をみり豊かなものにしていくのです。

モトクロスやロードレースばかりではありません。トライアルやミニ運動会、ラリーング、ツーリング……へ「健全なモータースポーツの世界」は限りなく広がるがっけいきま

やしたい……という方向のもとに、新生の「菅生」でのレースが早くも組まれているのが注目されるところで、ここにもSLロードレーシングスクールなど、地道なSL活動の成果が見られるものです。

またトライアルでは、ことしから新たにエキスパート・クラスが新設されたこともありこのクラスのみを対象とした「トライアル・チャンピオンシップシリーズ」八戦が組まれています。

さらにMCF AJでも、絶対的な人気をも

試練を越えて

'75日本のモータ

'75MFJ全日本選手権 シリーズスケジュール

モトクロス

- ① 3月8～9日 谷田部
- ② 3月22～23日 関西
- ③ 4月5～6日 中国
- ④ 4月20日 東北
- ⑤ 5月4～5日 鈴鹿
- ⑥ 5月17～18日 日本GP(未定)
- ⑦ 6月15日 北陸
- ⑧ 7月5～6日 北海道
- ⑨ 7月26～27日 四国
- ⑩ 9月6～7日 九州
- ⑪ 9月21日 東北
- ⑫ 10月4～5日 関東

ロードレース

- ① 3月15～16日 筑波
- ② 4月5～6日 鈴鹿
(EJ/S750ccのみ)
- 4月12～13日 筑波
(EJ/S750cc以外)
- ③ 4月28～29日 鈴鹿
- ④ 5月24～25日 筑波
- ⑤ 6月4～8日 鈴鹿
- ⑥ 7月19～20日 菅生
- ⑦ 8月9～10日 鈴鹿200マイル
- ⑧ 9月13～14日 筑波
- ⑨ 10月11～12日 日本GP・鈴鹿

トライアル チャンピオンシップシリーズ

- ① 1月19日 関東
- ② 2月23日 中部
- ③ 3月30日 関西
- ④ 4月27日 関東
- ⑤ 5月11日 東北
- ⑥ 9月28日 中部
- ⑦ 10月26日 関西
- ⑧ 11月23日 第3回全日本トライアル選手権大会



つモトクロス日本選手権シリーズが、二月十六日・千葉大会の第一戦から十一戦、富士スピードウェイ、筑波、日本海間瀬サーキットでのロードレースシリーズが五戦、そしてナショナル・チャンピオンシップ・トライアルと、飛

躍の75年を確実にもり上げるスケジュールです。これら頂点としてのスポーツ活動の充実はそれにつづく、各地方、各クラブ、さらに参加するお客様の積極的な動きを示すもので、ハードなレースから、ひいては身近かなSL

活動に至るまで、お客さまやお店のみなさまをとりまく、75年のモータースポーツ環境には、好材料も決して少なくありません。お店でも、こうした傾向を的確にとらえ、ぜひ有効にお役立てください。

みなさま

チャピィの、あの二人連れです

チャピィLB50-II・A "ゆっくりずむの全国行脚"②

佐納たか子
久田英子



左・佐納さん 右・久田さん

わずか3カ月半、2万キロの旅でいかにオートバイに洗脳され、オートバイにホレ込んでしまったか……。私の場合、徐々にというのではなく、たつた一度の旅、ヨーロッパ二万キロ・ツーリングで、完全にオートバイの虜になってしまったのです。

というのは、他でもない、オートバイなる乗り物がいかに快適、かつ安全な乗り物であるかを身をもって確認できたからなのです。

おまけに、オセツカイな私は「この感激を誰かに分けてあげたい……」そんな気持ちでいっぱいでした。妹の友人・久田英子さんを今回の旅にさそったのも、そのためです。

「生れてこの方、免許証なるものを持つたことがない」と、自負(?)する彼女でしたが、大阪支店でいただいたテキストを手渡して一週間後、私は彼女からうれしい電話を受けました。

「やっぱり連れていってください。」彼女はそそのめられ、原付のペーパーテストにパスしたのでした。

二週間後の免許証交付を待つて、ほとんど毎日、私はつきつきりで、彼女を大阪周辺の街々へ、私の多くの友人宅へ、と連れて歩きました。むろんチャピィで……。この間、わずかに一カ月余、走った距離は800km。

こうして二人は旅発ちました。大雨の降りしきる四月二十一日のことでした。(前号より)



すばらしいチームワークを誇る「スポーツライダーズ高知」。会員のみなさんは大型バイクのほかにセカンドバイクとしてミニバイクをもち全員がヤマハという。このよき相談相手は元レーサーの壬生輝氏。「壬生モーターズ」はSLムードいっぱいのお店であった。



13名のメンバーを集める「トレールライダーズマツヤマ」。改装後まもない「ヤマハタケダ」さんの店内には小さなテーブルと椅子が用意されていていつでもみんなが集れる。

販売店さんの持ち味とタイプ再発見

認識不足とお叱りを受けそうですが、私たち素人の目から見ると、販売店さんとは、ただ品物を買って、ユーザーへ販売して、あとは時おり持ち込まれる故障箇所を修理して……。いわゆる一般の品々を商う「商店主」同様に思いがちなのですが、今回の旅で、その考え方が大変な見当ちがいであることを学びました。

むろん、土地柄によって、あるいは各お店によって、いろいろにその方法や形式は異なりますが、それぞれ大変な努力と根気とユニークな発想と……を駆使しておいでのなるといふこと——これは私にとつて、知らなかった一面でもあり、大いなる再発見であり、驚きでした。

ユーザーの良きリーダー

良き理解者の「若い店主さん」

一般に、ユーザーにお店をすっかり開放し、ユーザーの良きリーダーであり、相談相手であり、時には出資者でもある——、そういうお店に基盤を持つSLクラブは、堅実で間違いなく長続きしているようです。

そして、その活躍ぶりも、月一回のツーリング、モトクロス、トライアル大会はもちろんです、週一回、月一回の例会も含めて、実に見事に統率され、気持のよい活動がなされています。

こういう場合、経営者が若く、店主ご自身が、無類のオートバイ好き、というケースが多いのですが、そこで忘れてならないのは奥さまのはたす「内助の功」。

たいていの場合、住居と店舗を一つにしておいでの販売店さんにあつては、いくらご主人がオートバイ好きで若者に理解があつたとしても、奥さまがそっぽを向いていたのでは、若者たちがお店に集りにくいふんいきを作ってしまうのではないのでしょうか。

このように、奥さまを含めて、ライダーたちに理解を持たれるお店では、売らんかなの姿勢は全く感じられない代りに、販売はユーザーの何気ない接触により拡がり、ユーザーが新しいユーザーを呼び、知らぬ間に販路は開けてゆくのだそうです。

その代り、ユーザーたちの、これだけの信頼を得るためには、どれだけの努力と奉仕を行ってきたことか……。ほんの一夕、店頭で拝見しているだけで、わかるような気がしました。

たくさんのユーザーにかこまれて、マシンを診る目つきはもう、医者のもれと同じで真剣なもの。大変なのだな……と、つくづく感じさせられました。

コツコツ努力、

客層をひろげる「免許教室派」

一部の支店・営業所を垣間見ただけで、免許教室とはメーカーサイドで行われるもの……と早合点をしていた私にとつては、またしても「驚き」でした。

はつきりいって、「販売店さん」が必死になつて、近い将来、ユーザーとなるべき人を集め、免許講習を行っているのにならぬからです。



農協や派出所に働きかけ、その協力のもと独自の免許教室をひらいてめざましい成績をあげている「米倉モータース」さん(鹿児島)。奥さまとみことな運携プレーで、巾広い客層をえていることは、本誌「こんにちばヤマハ」の欄でも紹介されている。



扱う商品については、とことん検討してかかるという「日田商会」さん(広島)。エンジンをことごとく分解して、気に入った商品となれば猛烈なセールスが始まる。もっかはチャビィがそれ。



はバイクの医者ですよ。」とおっしゃる「筑後自動車商会」長は、どんな会合でもヤマハの白い作業服を着て出席されるの制服です。」と胸をはっておられた。店頭で皆さんと。

社長自身が無類のバイク好きで、よそのお客さまのクルマでも調子のわるい個所があるとついアドバイスしたくなるという「宗安モータース」さん(岡山)。折から和気あいあいのMMTCのメンバーが集まってロング・ツーリングの討論会。夜の更けるのも忘れて意見続出でした。

まず、宣伝カーをくり出し、次には終業後重い足をひきずっての受講者集め。五人、六人と車で自宅へ運び、にわか作りのわが家の教室で、自ら講習を行い、さらには免許取得のための全ての手続きと、試験日の会場への送り迎え……などなど。

うかがっているだけで、溜息のでてしまいうような地味な努力をコツコツと続け、月々大変な成果をあげておいての数々の販売店さん。それでも、さんざん苦労して試験に合格させた受講者の中には、ほかの販売店でチャッカリ買う人もいるのだそうです。でも、「そんなこといちいち気にしていたら、この商売やっていけません」と新しいユーザー育成に大張り切り。この地味な努力と忍耐には頭が下りました。

たまたま、私が出席する機会を得て、ある「安全運転講習」の講習風景を拝見した折、教壇に立たれた警部補が、しばしば苦笑され口ごもらざるを得ないような質問をあげせて得々としているご老人がいて、私も教室の後に笑いをかみころしていたものです。

ずっと以前、原付が「許可証」で乗れた時代に許可証を取得した年輩の人たちが、交通ルールが大幅に変った今も、そのまま乗っているわけですから、ムベなるかな——といえそうです。

受講者の中にはブレーキは一切使ったことがなく、停る時には足を地につけ、ト・ト・トと地面をふんばって止るのだという人や、孫が小学校で習ってきた自転車のルールをそのまま原付に適用して交差点を直角に曲るのだという人など、実にユニークな(?)ユーザーたちがたくさんいるのですから、これが必要に迫られて、はじめてオートバイに乗ろうという人なら、もつともつとその苦労も多く、したがってそれを指導される販売店さんのご苦労は推して知るべし。

それだけではないのです。



月に2〜3回と積極的に免許教室を開き、8割の合格率という「金丸モーターズ」さん(宮崎)。お店の経営はご子息にまかせているというのがご両親の協力は大きい。春、夏休みの乗り方教室には40kmの遠方から参加者もあって大盛況、評判をまた高めた。

郡山の「塚本輪業」さん。塚本龍治社長は頑固一徹、お店を訪れる若者の長髪にも「ガン」と一発やるタイプというが、それでいて慕われるのは練りあげた人徳のなす業。龍衛専務の協力を得て順風満帆。



山陰のある村で見学した「安全運転教室」の講習風景、現役のユーザーが、独自の交通ルールをつくっていたりして、いかめしい顔つきの警部補つい苦笑。安全はなによりも優先するものであるだけに、こうしたじみちな活動は、これからの販売店さんのみならずみなさまに欠かすことのできないものと痛感した。

「われわれメカニックさん(八女)の城島社れるそうで、「これは私

ちよっぴり頑固、

気骨と信念の「技術屋さん」

たいへんなご苦労の末に、手広く業務を拡張された販売店さんのなかには、さすが「気骨の人」が多く、おおむねそういう方々は頑固――。

ほどほどに頑固な私も、お話をうかがっているうちに、口をあんぐり……という場合もしばしばでしたが、そういう販売店さんでは「たとえ客とはいっても、相手が間違っていれば一歩たりとも譲歩はしません」という信念をズバリ打ち出してガン!!とはね返す頼もしさ。

実は、かくいう私も、そういう販売店の主人に「チャビイは良い!あのマシンの良さが分からないのなら、オートバイに乗る資格は無いと思つてよろしい!!」といわれ、それ以後一段とチャビイに心酔した一人なのですが、こういう信念の販売店さんでは、新しいマシンは必ず分解し、微に入り、細にわたって検討し、「よし!」となれば徹底的に売りまくるといふ。正直いってメーカーには誠に恐ろしい相手なのでしょうが、そのかわり、一たん「よし!」となれば責任を持って売りアフター・ケアをしてくださる、絶対の保証があるのですから、この上ない心丈夫。

そんなになくさんいらっしやるわけではないのでしようが、こういうプロの精神こそ、むしろ、これからの時代に必要なのではないでしょうか。

九州ブロックランキング

注目の九州ブロック最終戦は、11月10日、トレールランド星野に150名が参加して行なわれた。

福岡、長崎、鹿児島、大分、と九州各県をまわり6戦にわたったシリーズ戦は、そのつど大きな反響を呼び、地元の新聞にもとり上げられるなど、完全に定着したものとなっている。

ノービス125ccクラス

- 1 J.ハミルトン 山口
- 2 黒田 稔 福山
- 3 岡崎富士夫 広島
- 4 小林 和夫 福山
- 5 藤井 一夫 山口
- 6 吉田 博和 福山

ノービス250ccクラス

- 1 立脇三樹夫 島根
- 2 花岡 政輝 広島

- 3 林 英樹 山口
- 4 野崎 之武 大阪
- 5 吉竹九州男 福山
- 6 佐藤 敏和 大阪

ベテラン90ccクラス

- 1 松川 宏雄 福山

ベテラン125ccクラス

- 1 佐藤 健二 大阪
- 2 松川 宏雄 福山
- 3 堂野 憲三 福山

ベテラン250ccクラス

- 1 堂野 憲三 福山
- 2 津留崎 博 山口
- 3 久保 正義 山口
- 4 小林 紀夫 広島
- 5 岩根 まもる 山口
- 6 河内カンジ 福山

最優秀選手賞

- ◆ミニトレールクラス・谷口昭義
- ◆スタンダードクラス・小田秀明
- ◆ノービスクラス・J.ハミルトン
- ◆ベテランクラス・松川宏雄

敢闘賞

- ◆ミニトレールクラス・荒谷好信
- ◆スタンダードクラス・飯藤一弘
- ◆ノービスクラス・立脇三樹夫
- ◆ベテランクラス・堂野憲三

四国ブロックランキング

全国でも最多シリーズ戦となった四国ブロックは、11月24日、おなじみのトレールランド高松で、1年のしめくりブロックチャンピオン大会をひらいた。

壬生隆司(11才)、伊与木真人(13才)の両ヤングも参加、またセニア鈴木秀明、岩尾一敏選手らが、最終戦を大いにもり上げたものだ。

ミニトレールクラス

- 1 清重 雅宏 62点
- 2 高橋 秀博 61点
- 3 角田 信孝 41点
- 4 佐伯 泰彦 20点

スタンダードクラス

- 1 岡村 秀樹 24点
- 2 森本 和士 15点

ノービス90ccクラス

- 1 織田 正雄 79点
- 2 正木 昭 55点
- 3 藤田 安良 25点
- 4 小川 信一 24点

- 5 渡辺 寿孝 20点
- 6 角田 信孝 19点

ノービス125ccクラス

- 1 渡辺 寿孝 55点
- 2 池内 敬訓 42点
- 3 池田 時広 36点
- 4 高田 俊則 27点
- 5 真鍋 和行 25点
- 6 矢田 敦彦 23点

ノービス250ccクラス

- 1 織田 光弘 67点
- 2 坂本 孝広 45点
- 3 宮川 芳樹 33点
- 4 今井 正徳 24点

- 5 高田 俊則 19点
- 6 池田 時広 17点

ベテラン90ccクラス

- 1 渡部 享男 49点
- 2 高砂 正市 47点

ベテラン125ccクラス

- 1 静 保 41点
- 2 渡部 享男 40点
- 3 板東 圭造 40点

ベテラン250ccクラス

- 1 越智 和則 55点
- 2 福本 敏夫 38点
- 3 渡辺 孝男 34点

最優秀選手賞

- ◆ベテランクラス・渡部享男

最優秀クラブ賞

- 大島オートクラブ

敢闘クラブ賞

- 遠州ライダース愛媛

スタンダード50ccクラス

- 1 前田 義昭 15点
- 1 今村 一秋 15点
- 3 宮崎 文七 12点

スタンダード90ccクラス

- 1 福永 信夫 65点
- 2 小塩 実 15点
- 2 上野 松雄 15点
- 4 畦地 勉 12点
- 4 尾道 俊克 12点
- 4 亀野 昭三 12点

スタンダード125ccクラス

- 1 野瀬 幸雄 60点
- 2 田代 淳二 33点
- 3 江島 光夫 20点
- 4 田島 幸一 12点
- 4 萩原 和夫 12点
- 4 安田 秀明 12点

スタンダード250ccクラス

- 1 甲斐 弘美 40点
- 2 山下 格二 31点
- 3 村井 威治 23点
- 4 鍛冶谷 修 22点
- 4 室井 昭広 22点

ミニトレール50ccクラス

- 1 浜 順一 64点
- 2 大迫 賢志 30点

- 3 甲斐 弘美 27点
- 4 高見 繁喜 25点
- 5 山本 修二 24点
- 6 鍛冶谷 修 18点

ミニトレール80ccクラス

- 1 石元 和幸 39点
- 2 藤枝 和義 27点
- 3 増田 一 15点
- 3 有村 幸夫 15点
- 3 甲斐 弘美 15点
- 6 山本 春喜 12点

ノービス50ccクラス

- 1 藤高 敬明 57点
- 2 浜 順一 38点
- 3 江島 光夫 37点
- 4 山本 繁喜 27点
- 5 今村 一秋 22点
- 6 中野 弘二 18点

ノービス90ccクラス

- 1 中尾 義明 34点
- 2 倉光 順一 33点
- 3 横山 和孝 27点
- 4 後藤 新吉 24点
- 5 福島 久和 21点
- 6 宇都 修 16点

ノービス125ccクラス

- 1 福島 久和 57点
- 2 後藤 新吉 36点

- 3 横山 和孝 30点
- 4 倉光 順一 20点
- 5 大関 信行 12点

ノービス250ccクラス

- 1 福島 久和 55点
- 2 小川 龍生 35点
- 3 木村 正秋 28点
- 4 金子 信雄 26点
- 5 後藤 新吉 18点

ベテラン90ccクラス

- 1 山本 富生 54点
- 2 菊永 耕作 30点
- 3 光安 鉄美 15点
- 4 入江 克郎 12点
- 4 倉谷 秀義 12点

ベテラン125ccクラス

- 1 山本 富生 57点
- 2 菊永 耕作 49点
- 3 弥栄 義和 22点
- 4 光安 鉄美 15点
- 5 松本 明雄 12点

ベテラン250ccクラス

- 1 菊永 耕作 55点
- 2 弥栄 義和 37点
- 3 山本 富生 18点
- 4 古賀 三男 12点
- 4 光安 鉄美 12点
- 6 安藤 博行 10点

年間最優秀選手賞

- ◆ミニトレールクラス・浜順一(浜レーシング)
- ◆ノービスクラス・福島久和(鹿児島ミカエル)
- ◆スタンダードクラス・福永信夫(ラスカル中津)
- ◆ベテランクラス・山本富生(鹿児島ミカエル)

デパートで“カート展示会”



十一月二十日から連休を中に二十六日までの一週間、東京上野のデパートで、沼津マリナーさんの主催によるカート展示会が開催されました。これは最近のカート熱の興味に着眼した催しだけに、五階のスポーツ売場の一角に設けられたコーナーは、老若男女、多くの人が足を止め、説明員に質問を投げかける人や、カタログを求め人。そして相談コーナーにはライセンス取得の相談など、この種の展示会がなかっただけに、カートを知ってもらうには絶好の展示会になった。



ヤマハスノーモビル 南極への旅立ち!

冬の足として、そして冬のレジャーに各方面でスノーモビルの利用価値が高まっています。第十六次南極越冬隊の極地における重要な足としてヤマハスノーモビルS-440、二台が観測船「ふじ」に積み込まれ、十一月二十四日東京晴海埠頭を出发しました。

厳寒の極地においてスノーモビルは、連絡用の手軽な唯一の交通機関。いわば自転車のようなもの。それだけに運動性や耐久力、そして性能が、極地観測において抜群であることはいうまでもなく、絶対の信頼のもと再びヤマハスノーモビルは南極への船旅となったのです。



おめでとうTCMS仲間

トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズ

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★'74ブロック別成績



前号にひきつづき'74TCMSブロック別成績の発表です。
 一年間お店のお客さまをひきいて活躍されたみなさん、
 おつかれさまでした。また、ご健闘がみのってみごとな成
 績を収められたみなさん、おめでとうございます。
 さあ、ことしはTCMSも4年目を迎えます。より一層
 のご活躍を!!
 (カット写真は、四国ブロック大会のミニトレールクラス)

中部ブロック大会結果

静岡、愛岐、北陸などの小ブロック別シリーズ戦を展開してきた中部ブロックは、11月17日、岐阜県羽島市の長良川特設コースで最終戦・ブロック大会を開催した。
 当日は、あいにくの豪雨にみまわれたものの、中部全県から集まったTCMS仲間が、特別参加のセニア選手も交えて熱戦を展開した。

- | ミニトレール50ccクラス | |
|---------------|-----------|
| ①黒田 寛 | 豊橋パールホワイト |
| ②足立 勝広 | 東京トレールメイツ |
| ③森田 正明 | |
| ④小川 陽一 | |
| ミニトレール80ccクラス | |
| ①島山 貞夫 | |
| ②富田 英一 | |
| ③川口正登志 | |
| ノービス90ccクラス | |
| ①太田 英男 | |
| ②福田 幸市 | チームフクダ |
| ③我邦 剛隆則 | 中部スポーツR |
| ④横井 正彦 | |
| ⑤川口正登志 | |
| ⑥吉田 道弘 | 三重エキスパートR |
| ノービス125ccクラス | |
| ①林 貞己 | 境生スポーツR |
| ②大日向 嘉 | ランモアR |
| ③平田 俊一 | 金沢スポーツR |
| ④杉口 康博 | " |
| ⑤羽田 俊雄 | 中部スポーツR |
| ⑥湯口 史郎 | 岡崎レッドバロン |

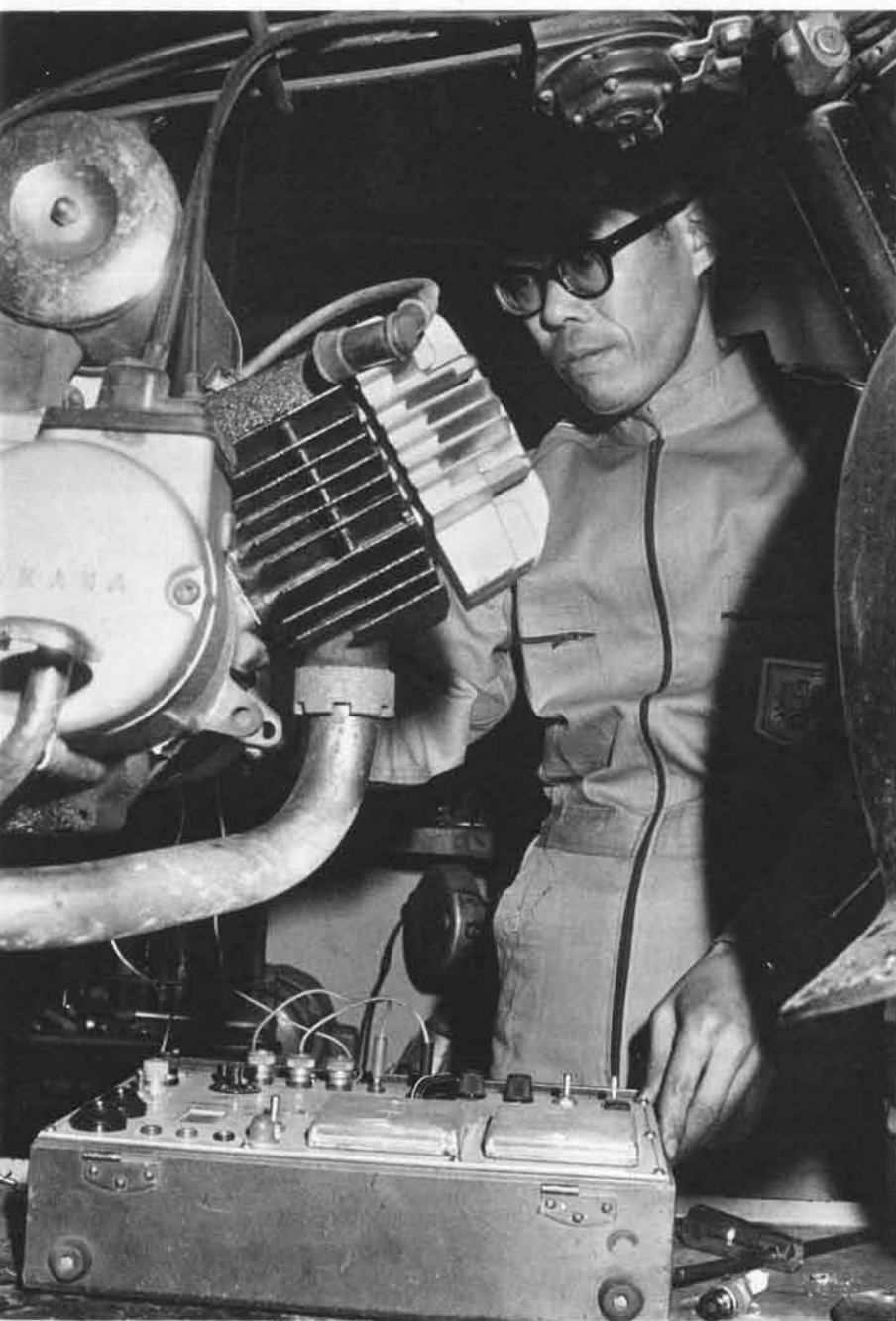
- | ノービス250ccクラス | |
|--------------|-----------|
| ①大日向 嘉 | ランモアR |
| ②羽田 俊雄 | 中部スポーツR |
| ③湯口 史郎 | 岡崎レッドバロン |
| ④石川 和義 | 浜松レーシング |
| ⑤志賀 弘行 | |
| ⑥湯口 史郎 | 岡崎レッドバロン |
| ベテラン125ccクラス | |
| ①大竹 清 | 中部スポーツR |
| ②福田 敬治 | " |
| ③上田 利夫 | 浜松スポーツR |
| ④鷹尾 雄治 | 金沢スポーツR |
| ⑤木村 光一 | 木の実R |
| ⑥米崎 吉弘 | チーム零金沢 |
| ベテラン250ccクラス | |
| ①野田 照彦 | 三重エキスパートR |
| ②青木 一雄 | |
| ③上田 利夫 | 浜松スポーツR |
| ④木村 光一 | 木の実R |
| ⑤鷹尾 雄治 | 金沢スポーツR |
| ⑥福田 敬治 | 中部スポーツR |
| 最優秀選手賞 | |
| ◆ミニトレールクラス | 島山 貞夫 |
| ◆ノービスクラス | 大日向 嘉 |
| ◆ベテランクラス | 上田 利夫 |

中国ブロックチャンピオン大会

11月17日、雨のトレールランド福山には、荒天候をついて126名、205台の若者が集まり盛大なブロック大会となった。
 ミニトレール50ccからベテラン250ccまで鈴木忠男、鈴木秀明、木下信安らのセニアも顔をみせ、15レースに最後の熱戦がつづいた。

- | ミニ50ccクラス | |
|----------------|----|
| 1 谷田 昭義 | 山口 |
| 2 笠井 隆生 | 福山 |
| 3 東谷 信雄 | 広島 |
| 4 藤原 寿美 | 福山 |
| 5 楽市 光則 | 広島 |
| 6 白井 康政 | 山口 |
| ミニ80ccクラス | |
| 1 荒谷 好信 | 広島 |
| 2 若木 恭一 | 山口 |
| 3 渡辺 貞雄 | 広島 |
| スタンダード50ccクラス | |
| 1 相川 捷夫 | 福山 |
| スタンダード90ccクラス | |
| 1 小田 秀明 | 山口 |
| 2 黒飛タカユキ | 福山 |
| 3 藤村 保彦 | 山口 |
| 4 村上 武司 | 山口 |
| 5 宮村 良夫 | 山口 |
| 6 西森 実 | 広島 |
| スタンダード125ccクラス | |
| 1 飯藤 一引 | 広島 |
| 2 東谷 信雄 | 広島 |
| 3 荒水 勝則 | 広島 |
| 4 鏡 悟志 | 福山 |





早くて確かな点検、整備。テスターを使って原因究明。

“こんなこと、あんなこと”——日頃、販売や修理にいそがしいみなさまに、「あっ！私にもこんな経験や体験が……。」と、というような思いもよらぬ出来事や、奇想天外なお話などを拾い集め、誌面に紹介させていただきます。失敗や判断のまちがいの、日頃の研究や前向きの姿勢があればこそ、楽しい思い出となります。みなさまのご投稿を、お待ちしております。どうぞよろしく。

お客さん、 灯油が入ってますヨ

ヤマハオートバイサービス 佐藤オートバイ

埼玉県蓮田市上二丁目六〜二十三

東北線上野駅より約一時間。都市化がすすむとはいっても、まだ所どころには畑やあぜ道が残る埼玉県蓮田市。この国道沿いに「昭和30年からヤマハとの付き合いです」と話す、佐藤吉蔵さんの店「佐藤オートバイ」があります。お店には、オートバイリフトや工具パ

ネル、ツール棚など、整備の「佐藤オートバイ」が強調されています。「私は性格が一本気というのか、こうだ！と思っただけで聞き入れないタチなんです。以前に高校生が四人来てそのうちの一人がハンドル巾を狭くしてほしい、というんで



埼玉南営業所の木村社員と語る佐藤さん。内容もいつの間にか整備の話になってしまう。

私は30分程かけて改悪だ、やめなさい、と説得して帰したんです。その翌日、同じ生徒が来たのでウムをいわせず「帰れ！」って怒鳴ったら、「違うんです」と前置きして、きのうここから帰るとき取締りに会い、友達の二人は改造車として事情聴取されたが、自分は何もいわれなかった、と学校の帰りに立寄ってくれたんですね。これなんかは販売店としては当然のことなんですが、直接利益のみにとらわれていたのでは、なかなかできないことですよ。」

「修理に熱中するあまり、若いころは徹夜もやったことがある」と語る佐藤さんは修理に関するエピソードも多くあるそうです。

「年配のお客さんが、オートバイを押し立てて、加速が悪くてエンジンのかかりも悪い、と苦情をいって来ましたので、分解、点検しましたが、全く原因がつかめず、お客さんにこうなるまでのいきさつを聞いたところ、どうもガソリンの代わりに灯油を自分で入れたらしいんですね、案のじようキャブから出て来るのは灯油だった。(こんなことはあり得ない)という既成概念から出た私のミスなんです。今でも同じような症状の故障の時は、まずガソリンタンクを見てしまいます。」

どんな故障にも対処できる技術があればこそ、最後にはお客さまとともに笑い、長い付き合いができるという佐藤さんだった。

ユ一ザ一登場

わが友、プジョー



鎌倉の山本商会さんを訪ねてプジョーの話。「良いものとは見ることに耐え、使用に耐え、そしてあきのこないもの……プジョーに惚れ込んでいます」



J10を試乗する佐竹さん……「こんな服装はいけないですよ、ツアーの時はもちろん」完全装備です。

私の心を奪った 白い自転車

藤沢市鵜沼桜が岡三丁目 佐竹脩嘉さん

プジョーユーザー佐竹なおよしさん。仕事
がデザイナーとのこと、そのためかプジョー
の話も、スタイリングやカラーリングの点に
熱がはいる。「私が乗る自転車は、何もプジ
ョーでなくてもよかったんです。ところが今
から十年ほど前に、街角でプジョーを見てか
らどうしてもプジョーが欲しくなり、何カ月
間か探し回ってやっと東京の神田で手に入れ
たのが、P X 10 E なんです。これほどまでに
執着したことには二つの理由があります。そ
の一つは、全体的なスタイルのよさと、もう
一つ、色彩のすばらしさです。日本の自転車
で考えられない細身のスタイル、ラグやシー
トチューブに彩りを加えてアクセントにした
り、とにかくよい意味での異質を感じました。
そして、実際に乗っているうちに、本格的
な私の自転車ぐるいが始まってしまいました。
素晴らしいものを創り、それを誇りとするフラ

ンスの国民性をプジョーの各部に見出したか
らなんです。細部まで気を配った仕上げの良
さ、部品の一つ一つにブランド名を打ったメ
ーカの自信、こうしたものが私の身体にプ
ジョーに対する信頼と安心になって伝わって
くる。例をとると、自転車に乗ると両手両
足のごく一部、そしてお尻の一部で全体重を
支える、言い変えると操縦性やペダリングの
スムーズさ、サドルの座りごこちなど、これ
らのバランス一つで疲労の度合が違いますが、
その点プジョーは最高級車にふさわしく、
私の自慢になっています。」

佐竹さんは、自慢のタネを増やそうとして
いる。十年前のP X 10 Eに昨年購入したN S
22、そしてあと一台欲しいのがJ 10、この試
乗に販売店さんを訪ね、カタログをにらんで
いた。

Mon ami, わが友、フジオー。 Peugeot



カーブ。その手前が大切。

〈スローイン・ファーストアウト〉、〈アウト・イン・アウト〉。コーナーの手前で十分にスピードを落とし、できるだけ外側に出て、インぎりぎりに突込み、再びスピードをあげてアウトに走り抜ける。カーブでのライディングテクニックにフジオーは確実に応えます。数々の国際レース制覇の経験から生れた絶妙の車体バランス。剛性・軽さにおいて最高といわれるマンガンモリブデン鋼レイノルズ®531フルセットフレーム(super PX10E、PX10E)。ロードホールディングの確かさで定評のウォルバー、ユッチンソン、ミシュラン製タイヤ——。フジオーの高い運動性能が、いかに発揮される時なのです。とは云っても、やはりカーブでは「慎重」が第一。そのためにも、常に実力の80%で走ることをお客さまにひとこと声をかけてください。



フジオーの高性能ロードレーサー(21-27×1寸) ●外装10段サンプレックス製バシタグラフ式(52-45T、14-15-17-19-21T) ●レイノルズ®531フルセット ●ストロングライト93コッタレス ●マフアック(レーサー)センターバルキャリパーブレーキ ●チューブラー・ウォルバー(トランスアルビーノ) ●レオタード45CAペダル ●サンプレックス・クイックリリース ●10.3kg ¥145,000

PEUGEOT

フジオー・フランス